

⑫ 公開特許公報(A) 平3-189419

⑤Int. Cl.⁵

識別記号

庁内整理番号

⑬公開 平成3年(1991)8月19日

F 16 D 13/72

A

9031-3J

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全3頁)

⑭発明の名称 乾式クラッチの強制空冷装置

⑯特 願 平1-327365

⑰出 願 平1(1989)12月19日

⑱発 明 者 吉 田 志 朗 静岡県浜名郡新居町中之郷1066-46

⑲出 願 人 スズキ株式会社 静岡県浜名郡可美村高塚300番地

⑳代 理 人 弁理士 藤本 博光 外2名

明 細 書

1. 発明の名称

乾式クラッチの強制空冷装置

2. 特許請求の範囲

クランク軸に連結したプライマリーピニオンに、カウンター軸に軸架したプライマリーギヤーを噛合せ、プライマリーギヤーとカウンター軸の間に乾式クラッチを連結し、クランク軸端に送風ファンを締着し、送風ファン及び乾式クラッチをクラッチカバーでカバーし、クラッチカバーの送風ファン対向部に吸入口を設けると共にクラッチカバーの乾式クラッチの外側面に排風口を設けて送風ファンで乾式クラッチを強制空冷するようにしたことを特徴とする乾式クラッチの強制空冷装置。

3. 発明の詳細な説明

〔産業上の利用分野〕

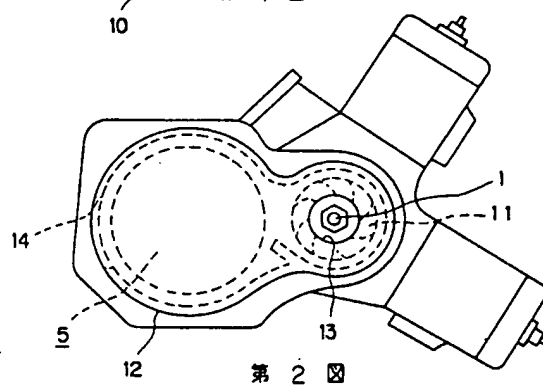
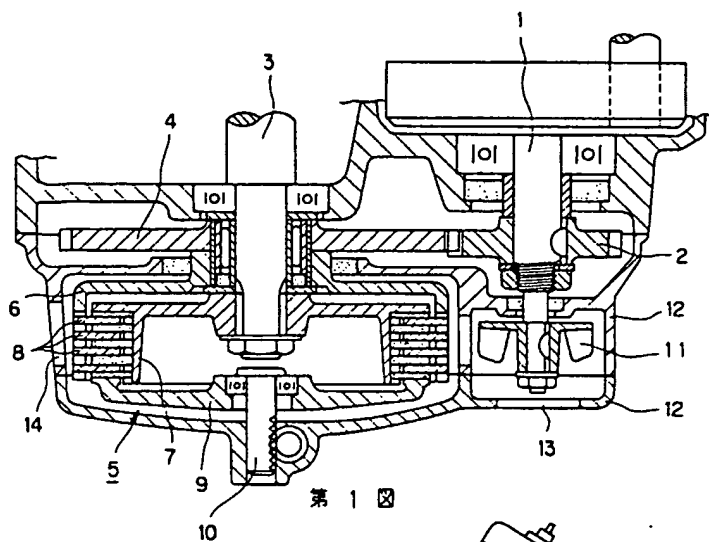
この発明は、オートバイなどに搭載するエンジ

ンに用いる乾式クラッチの強制空冷装置に関する。
〔従来の技術〕

オートバイに動力として搭載するエンジンは、クラッチと多段歯車変速機が付設してあって、クラッチを断接操作し、車速に合わせて多段歯車変速機の変速歯車を切換えて走行するようになっている。高出力のエンジンでは、クラッチ容量の大きい多板の乾式クラッチが用いられている。そして、乾式クラッチは、乾式クラッチをカバーするクラッチカバーの外側を切欠いて、乾式クラッチの外側を露出させ、走行で受ける風が当るようにして、冷却されるようにしている。

〔発明が解決しようとする課題〕

乾式クラッチの外側が露出しているので、クラッチ部分で発生する騒音が、そのまま外部に放散されて、騒音が高い不都合がある。又、ロードレース時のように、ライダーが長いブーツを着用するなど、衣服を整えておれば問題がないが、ズボンの裾などを、回転している乾式クラッチに巻込む不都合がある。更に、使用頻度が多い低速のと



PAT-NO: JP403189419A
DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 03189419 A
TITLE: FORCED AIR COOLING DEVICE FOR DRY CLUTCH
PUBN-DATE: August 19, 1991

INVENTOR-INFORMATION:

NAME
YOSHIDA, SHIRO

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME	COUNTRY
SUZUKI MOTOR CORP	N/A

APPL-NO: JP01327365

APPL-DATE: December 19, 1989

INT-CL (IPC): F16D013/72

US-CL-CURRENT: 192/113.23

ABSTRACT:

PURPOSE: To enable the air cooling of a dry clutch regardless of a vehicle speed by securing a fan to the end of a crankshaft for integration, rotating the fan together with the crankshaft, concealing the area of the fan and the dry clutch with a clutch cover and providing the clutch cover with intake and exhaust ports.

CONSTITUTION: A fan 11 is secured to the front end of a crankshaft 1, and the area of the fan 11 and a dry clutch 5 is concealed with a clutch cover 12. This cover 12 is provided with an intake port 13 at a position opposite to the fan 11 and an exhaust port 14 at a position corresponding to the external

surface of the clutch 5 furthest from the fan 11. When an engine is running, the fan 11 rotates together with the crankshaft 1. Consequently, the air is introduced through the intake port 13 for cooling the dry clutch 5 and discharged through the exhaust port 14. According to the aforesaid construction, the dry clutch 5 can be forcibly air cooled even at the time of an engine start. Also, as the clutch cover 12 is fitted, no foreign material is entrapped and a noise is reduced.

COPYRIGHT: (C)1991,JPO&Japio